

Trasporti «Abbiamo fatto passi da gigante»

Due anni fa la rete dei mezzi pubblici luganesi si posizionò agli ultimi posti tra le città di media grandezza

Il direttore della TPL Franco Greco: «Ecco come abbiamo migliorato il servizio» - I numeri gli danno ragione

LA CLASSIFICA DEL 2012

1 ZURIGO E SAN GALLO
È in queste città (secondo Umverkehr) che si trovano i migliori trasporti pubblici della Svizzera.

3 GINEVRA E BERNA
La città romanda e la capitale federale si piazzano a pari merito al terzo posto.

6 BADEN
Giudicato positivamente il sistema Baden-Wettingen e quello della periferia zurigese.

7 BIENNE
«Molto buoni» (nota 4,68) anche i servizi offerti nel secondo centro bernese.

8 COIRA
La capitale grigionese ottenne un voto di 4,68, eccellendo nella velocità di percorrenza.

9 ZUGO
Anche Zugo è stata valutata positivamente dallo studio, ottenendo un voto di 4,65.

10 SCIAFFUSA E LUCERNA
Registrano a pari merito un voto ragguardevole: 4,64.

12 FRIBURGO
Sulla Sarine i trasporti ottengono un punteggio di 4,60.

13 THUN
Il principale centro dell'Oberland ottenne un voto di 4,60.

14 LUGANO
Miglior sistema del Ticino davanti a Locarno (27.) e Bellinzona (al 47.). Questo nel 2012 però. Come è la situazione oggi?

15 BASILEA
Da molti considerata la capitale del trasporto pubblico, La classifica però non sembra confermarlo.

JOHN ROBIANI

«Sono alla direzione dell'azienda da 23 anni e balzi in avanti del genere non ne ho mai visti». Nel 2013 la TPL ha registrato un aumento dei passeggeri pari all'8,3%, trasportando cioè 11,2 milioni di persone, e il trend sembra confermarsi anche in questa prima metà del 2014. Il direttore, **Franco Greco**, non può dunque che essere soddisfatto. Ma come si è arrivati a questo risultato? Quali numeri potranno essere raggiunti nei prossimi 5, 10 o 15 anni? Lugano (e i luganesi) hanno davvero iniziato - il seppur lento - processo di abbandono dell'auto in favore dei mezzi pubblici?

L'analisi di Umverkehr

Facciamo un passo indietro. Nel 2012, pochi mesi prima che venisse introdotto il Piano Viario del Polo, l'associazione Umverkehr pubblicò uno studio che comparava l'offerta e la qualità del trasporto pubblico tra le 53 maggiori città elvetiche. Una classifica guidata come prevedibile da Zurigo e chiusa invece da tre città romande: Stion, Nyon e Bulle. Lugano si posizionava complessivamente al quattordicesimo posto (Locarno al 27°, Bellinzona al 47°) ma, tra le città di una certa grandezza (con più di 35 mila abitanti), figurava tra le ultime posizioni. Il sistema dei trasporti luganesi veniva giudicato un po' maluccio nella frequenza delle corse (una ogni 14,2 minuti circa), nella velocità di percorrenza (i bus viaggiavano a una media di 16,5 chilometri orari, la seconda peggiore in Svizzera dopo Ginevra), nell'offerta di informazioni agli utenti e nella qualità delle fermate (sicurezza, posti a sedere, ripari dalla pioggia). Bene invece per quanto riguarda la distanza tra una fermata e l'altra (129 metri di media contro i 159 di Thun, la peggiore) e per i prezzi dei biglietti - giudicati tra i più economici del Paese. Buona anche l'età media del parco veicoli, di 5,2 anni.

«Da allora è un altro mondo»

In questi due anni però nel trasporto pubblico si è investito, i passeggeri sono aumentati e dunque anche il servizio offerto sembra essere apprezzato. Cosa è cambiato? La classifica di Umverkehr è ancora attuale? «Rispetto al 2012 - sottolinea Greco - è un altro mondo. Comunque già allora eravamo arrivati davanti a Basilea, che in molti considerano la capitale del trasporto pubblico, e questo è motivo d'orgoglio». Ma c'è di più. «Noi eravamo un po' deboli sulle frequenze, che nel frattempo sono però state portate da 15 a 10 minuti. Poi abbiamo potenziato i servizi, prolungando per esempio la Linea 4 fino a Ganna, inaugurando il collegamento con Lamone (e fino a Manno il giovedì, venerdì e sabato), introducendo la Linea 6 tra la Stazione e l'Università, che ha avuto un successo notevole, ed estendendo la Linea S fino al nuovo P&R



IN SORPASSO I passeggeri sono cresciuti dell'8,3% l'anno scorso. (fotogonnella)

Resega. Inoltre sono state posticipate le ultime corse della sera, alle 11.45 in settimana, a mezzanotte e quindici durante il weekend».

Con il PVP un salto di qualità

«Lo studio - sottolinea il direttore - ci elogiava per la poca distanza tra le fermate, poi però diceva che la velocità media è bassa. In realtà una cosa è conseguenza dell'altra. Dopo il PVP il trasporto pubblico ha fatto un salto di qualità importante,

anche come numero di veicoli. Per poter far fronte alle nuove linee abbiamo acquistato una decina di veicoli e assunto una ventina di persone».

Sei mesi complicati e impegnativi

I mesi immediatamente successivi all'introduzione del nuovo piano viario però non sono stati semplici. «Evidentemente è stato un periodo molto impegnativo. Si era scritto all'inizio dei ritardi, dei bus incollati e anche della lentezza dei nuo-

vi distributori. In quei sei mesi che hanno seguito il PVP abbiamo apportato parecchi correttivi e, già dall'anno scorso, siamo perfettamente rientrati e abbiamo sistemato i problemi».

L'importanza dell'informazione

Lo studio indicava anche una carenza a livello di informazione agli utenti. «In questo senso - ci conferma **Sara Barnabeo**, responsabile della comunicazione di TPL - abbiamo fatto moltissimo. Oltre alle campagne di informazione, all'assistenza fornita dalle nostre hostess direttamente sul posto nei periodi difficili di cambiamento, abbiamo migliorato il sito Internet e potenziato i pannelli alle fermate che indicano i minuti che separano dall'arrivo del prossimo bus. È stata inoltre creata un'applicazione per smartphone che informa sull'orario di arrivo del bus alla fermata in tempo reale e dotato ogni fermata di un QRCode che permette l'accesso diretto all'App».

Ora è la periferia a chiamare

Ora sono i quartieri periferici (non tutti tra l'altro serviti da TPL: alcuni dall'Autopostale, altri dalle ARL) a chiedere «parità di trattamento» rispetto alle zone più centrali. «Abbiamo potenziato Brè - ci spiega Greco - però è vero che non abbiamo fatto grandi miglioramenti nella zona del Pian Scairolo o a Carona. Il tema è legato al rispetto delle concessioni federali di trasporto. Berna impone che non ci sia concorrenzialità tra aziende sulle tratte: non possiamo dunque occupare una tratta già servita da altre aziende, così come altre aziende non possono occupare la nostra».

In merito al rapporto tra trasporto pubblico e periferie è giusto ricordare che il Municipio di Lugano (cfr. CdT del 10 maggio) analizzerà presto uno studio che ha messo sotto la lente la situazione in tutto il comprensorio della Città. Un rapporto che afferma, come confermato dal capodivisione Angelo Jelmini, che effettivamente in determinate zone il servizio potrebbe essere aumentato. Uno dei progetti al vaglio è, per esempio, l'introduzione di un sistema di taxi-bus, o bussy, quale elemento complementare.

IL FUNIBUS E LE HOSTESS

UNA FUNICOLARE PIÙ CAPIENTE

Oggi le TPL sono molto concentrate sulla funicolare che, dal 4 agosto e per circa 2 anni e mezzo, smetterà di funzionare. Al suo posto l'azienda istituirà il FuniBus, un sistema di bus navetta sostituito che collegheranno via Pelli alla Stazione FFS con una frequenza di 7 minuti negli orari di punta. Un viaggio che, tra l'altro, durerà dai 6 ai 10 minuti circa. Prima e dopo la chiusura della Funicolare ci sarà una campagna informativa e, proprio alla funicolare, le hostess della TPL distribuiranno volantini a residenti e turisti. La chiusura della funicolare (e la possibilità

di usufruire del FuniBus) saranno poi anche annunciati sui treni in arrivo a Lugano. «In stazione - sottolinea Greco - si sta realizzando un progetto di grande importanza. Basti pensare che, dove oggi c'è la nostra sala macchine, verrà creato un nuovo piano sotterraneo, un atrio che ospiterà spazi commerciali e fungerà da piattaforma di smistamento passeggeri. È un lavoro molto complesso e per il quale sono necessari due anni. AlpTransit porterà molto. Le FFS parlano di un notevole aumento dei passeggeri verso Lugano e questo influenzerà tutto il sistema di trasporti pubblici visto che chi

viene in treno poi in città si sposta in bus. È un settore che crescerà ancora molto in futuro. Ad un giovane... be' questo è un campo che consiglierai vivamente...». E la nuova funicolare invece come sarà? «Più moderna e più capiente. Quella usata fino a oggi ha 50 anni ed evidentemente andava sostituita. Recentemente accusiamo delle panne che mostrano come l'impianto sia ormai giunto al termine della sua vita». Moderna, capiente e... automatica? «C'è la predisposizione, ma ancora dobbiamo valutare questa opzione. Inoltre è prevista la possibilità di caricare le bici».